

DREPTUL

LEGISLAȚIUNE. — DOCTRINA. — JURISPRUDENȚĂ. — ECONOMIE POLITICĂ

DIRECTOR: C. G. DISSESCU

PRIM-REDACTOR: V. ATHANASOVICI

Redactori: PAUL NEGULESCU, DEMETRU NEGULESCU, ALEX. CERBAN, GEORGE MEITANI, G. G. DANIELOPOLU,
G. C. CRISTESCU, SILIU RĂDULESCU

REVISTA APARE
JOIA ȘI DUMINECĂ

REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA: STRADELA SF. SPIRIDON, 3
TELEFON 41/57

REDACTOR-ADMINISTRATOR
B. P. RĂDULESCU

ABONAMENTELE

se fac pe an și pe jumătate de an
la 1 Ianuarie și 1 Iulie

Dela 1 Iulie până la 1 Sept. revista nu apare

GR. G. PĂUCESCU
FONDATOR-PROPRIETAR

Un număr: 50 bani

Un număr vechiu 1 leu

COSTUL ABONAMENTULUI

Pe an, 40 lei; pe jumătate an, 20 lei

Studentii plătesc pe jumătate

Pentru străinătate se adaugă timbrul postal

SUMAR:

Contractul de transport, de d-l Vasile Toncescu.

JURISPRUDENȚA ROMÂNĂ. — *Inalta Curie de casațiune și justiție, secțiuni-uite*: Ministerul de finanțe cu Firma Clayton Schuttleworth (Dare în p'ată. — Cesiune de lucruri mobiliare. — Vânzare).

Judecătoria rurală ocolul Ologi: Erom (Ion) Stancu Dumitru Nedelcu cu Radu Țapus (Prescripțiune. — Acțiune în revendicare. — Stingerea dreptului).

Cronica judiciară, de d-l Grigore Puricescu.

Buletinul publicațiilor judiciare.

CONTRACTUL DE TRANSPORT

Cum se face proba contractului de transport. — Diversele sisteme. — Legislațiunea română. — Raporturile dintre particulari și Căile ferate Române. — Regulamentul de transport pe C. F. R. — Jurisprudența Casației. — Analiza ei.

Desvoltarea transportului pe apă și pe uscat, în general, este un semn de civilizațiune, de bună stare economică și, din acest punct de vedere, se poate afirmă cu certitudine, că România a făcut mari progrese.

Numai Căile Ferate Române, fac anual transporturi cari produc un venit de peste 100 milioane lei. Dacă la aceasta se mai adaugă faptul că în ultimii ani s'au creat linii de cale ferată particulare, cari fac numeroase transporturi; în fine, dacă se ține seamă de cărașia carosabilă, de transporturile internaționale contractate sau lichidate în România, de transportul pe apă, ajungem la concluziunea că în România anual se contractează, se efectuează sau se lichidează contracte de transport în valoare de peste 250 milioane lei.

Numărul contractelor de transport și valoarea lor fiind așa de mare, ca o consecință naturală s'au înmulțit procesele ce nasc din transporturi.

Starea legislațiunii noastre, în materie de transport, nu este la înălțimea necesităților provocate de progresul realizat. N'avem nici o lege specială pentru transporturi; ne guvernează numai cele câteva articole din

codul civil și din cel comercial. Cu legi insuficiente, cu o doctrină care nu există, dar cu litigii delicate și din ce în ce mai numeroase, bine înțeles că jurisprudența nu s'a format, ea este încă în plină evoluțiune, în căutarea adevăratelor soluțiuni. In cele ce urmează, voi examina o chestiune foarte importantă, din punct de vedere practice, în materie de transport, și care se pune înaintea tuturor celorlalte, anume *cum se dovedește contractul de transport*.

Contractul de transport, eminentemente comercial (art. 3 alin. 12 c. com.), conform regulilor de probațiune, în materie comercială, se poate dovedi prin toate mijloacele de probă, deci și cu martori.

Aceasta este starea legislațiunii nu numai în România, dar și în Italia, Germania, spre deosebire de Franța, unde se cere ea proba să se facă în scris, printr'o scrisoare de trăsură.

Deci, în mod general, în starea actuală a legislațiunii noastre, proba contractului de transport se poate face cu toate probele admisibile în materie comercială, fiind necesar să se dovedească acordul părților contractante asupra tuturor condițiilor esențiale, pentru a există un contract de transport, de oarece numai atunci se poate considera contractul încheiat.

Condițiunile esențiale pentru existența contractului de transport, sunt cele cari sunt inerente naturei lui, cele specifice, cari îl fac să se deosebească de celelalte contracte asemănătoare și sunt enumerate în art. 415 c. com., cu referire la un contract de transport care ar avea de obiect transportul unor lucruri. Prin analogie, ele se aplică și transporturilor de persoane, astfel că putem spune că sunt generale tuturor transporturilor.

Aceste condițiuni sunt: ca expeditorul să ofere cărașului și acesta să accepte să transporte o persoană sau un lucru determinat, dela un loc unde persoana s'a

urecat în vehicul sau lucrul a fost predat, la un alt loc de destinațiune mai dinainte indicat, pe un preț stabilit și într'un timp determinat.

Contractul se consideră încheiat atunci când a ajuns la cunoștința expeditorului consimțământul căraușului de a încheia contractul.

De obicei dovada contractului de transport se face cu scrisori de cărat, cuprinzând toate indicațiunile necesare și condițiunile esențiale arătate mai sus și se dau căraușului de expeditor (art. 414 c. com.), care are drept să ceară un exemplar al scrisoarei de cărat, scris de cărauș (art. 417 c. com.).

Formarea unei scrisori de cărat este numai facultativă, conform articolelor citate din codul nostru comercial, astfel că poate fi înlocuită prin orice altă probă.

* * *

Acestea sunt în România principiile generale pentru dovedirea contractului de transport ¹⁾, ele însă au o aplicațiune restrânsă, anume se aplică numai atunci când contractele sunt formate numai între particulari, căci atunci când figurează Căile ferate române, în calitate de cărauș, nu se mai aplică regulile stabilite mai sus.

Căile ferate române au un regulament de transport, sancționat și promulgat la 2 Aprilie 1899.

Acest regulament cuprinde toate regulile care s'au format prin dezvoltarea Căilor ferate în Europa și cari au necesitat abandonarea vechilor teorii de drept în materie de transport, cari numai corespundeau vremilor.

Regulamentul de transport al C. F. R., este pus în concordanță cu codul de comerț și are putere de lege nu numai pentru că este un regulament legalmente promulgat, dar și pentru că el este făcut pe baza art. 1477 din codul civil.

Acest articol dă drept tuturor căraușilor să elaboreze regulamente cuprinzând condițiunile în cari primesc să facă transporturile, având putere de lege între cărauși și ceilalți cățăteni expeditori. Acest drept are o singură îngrădire, cea cuprinsă în art. 441 c. com., care oprește a se exclude sau mărgini unele răspunderi ale căraușului prevăzute în articolele codului de comerț, citate limitativ în art. 441.

Deci, în România, contractul de transport pe C. F. R. se guvernează nu numai după principiile generale cuprinse în art. 1474--1477 c. civ. și 413--441 c. com., ci la aceste principii se mai adaugă și toate regulile din regulamentul de transport pe C. F. R. Ceva mai mult, atât prevederile codului civil, cât și ale codicelui de comerț, pot fi modificate prin dispozițiunile regulamentului, făcând excepțiune în această privință numai articolele din codul de comerț, enumerate limitativ în art. 441 c. com., și cari nu pot fi modificate,

1) În acest sens se vede: C. C. Arion, *Lecțiuni asupra transportului*, Buc. 1913. Casare Vivante, *Drept comercial*, ed. franceză, vol. IV, No. 2041--2042.

de oarece orice abatere dela ele, făcută pe cale de regulament sau de convențiune, este isbită de nulitate.

Conform regulamentului de transport pe C. F. R., contractul de transport trebuie dovedit prin act scris.

Art. 44 spune în această privință: «contractul de transport se consideră încheiat din momentul când stațiunea de expedițiune aplică stampila sa pe scrisoarea de trăsură».

«Aceasta nu se poate face decât după primirea complectă a mărfii și a scrisoarei de trăsură».

Deci, față cu Căile ferate române, contractul de transport se dovedește printr'un act scris, *anume printr'o scrisoare de trăsură, care poartă stampila stațiunii de expedițiune*.

Condițiunea de a fi pusă stampila, este esențială, de oarece numai prin punerea ei se perfectează contractul, se confirmă primirea mărfii pentru transport.

În practică, scrisorile de trăsură se liberează celor ce le cer, înainte de a se forma contractul de transport; expeditorii le completează cu tot ceea ce trebuie menționat în ele și apoi, după ce se aduce marfa în gară, sunt prezentate șefului stațiunii, care aplică pe ele stampila; din acest moment contractul este încheiat și începe să curgă termenul pentru transport.

Făță cu C. F. R., proba contractului putându-se face numai prin act scris, este exclusă posibilitatea de a se admite proba cu martori, fără un început de dovadă scrisă, în conformitate cu art. 55 c. com. și 1197 c. civ. ²⁾.

Ținând seamă de numărul mare al transporturilor ce se fac pe Căile ferate române, de numeroșii funcționari ce au dreptul ca prepuși ai Direcțiunii să încheie contracte de transport, măsura de a se cere proba scrisă se impunea.

Atât din partea funcționarilor, cât și din a particularilor, fraudă s'ar fi practicat pe o scară foarte întinsă, dacă se menținea regula probărei contractului de transport pe C. F. R., prin toate mijloacele de probă, deci prin martori de ocaziune care din nenorocire se găseseră cu ușurință. Acelaș sistem este și în Italia, cu o singură diferență că acolo proba scrisă este cerută de legea transporturilor pe Căile ferate, iar nu printr'un regulament, ca la noi ³⁾.

Art. 44 din regulamentul de transport, nu numai că nu modifică nici un text formal al codului de comerț, dar el nu face decât să dea o aplicare practică generală dispozițiunilor art. 414 c. com., care spune: «expeditorul trebuie să dea căraușului, care i-ar face cererea, o scrisoare de cărat».

Deci, conform art. 414 din codul de comerț, există un drept facultativ al căraușului, de care dânsul poate uză oricând vrea, și art. 44 al regulamentului de tran-

2) C. C. Arion, *Lecțiuni asupra transportului*, pag. 43, No. 17.

3) Casare Vivante, ed. franceză, vol. IV, No. 2043.

sport nu face nimic alt, decât spune formal că direcțiunea C. F. R., în toate transporturile, uzează de dreptul său și cere scrisori de cărat.

În aceste împrejurări, este cert că art. 44 nu modifică nici una din dispozițiunile codului comercial.

Dealtfel, dispozițiunile art. 46, 414 și 417 c. com., singurele cu cari este în srânsă legătură art. 44, ar putea fi modificate prin regulamente de transport, de oarece art. 441 c. com. nu sancționează sub pedeapsă de nulitate abaterile dela acele articole.

În aceste condițiuni, putem trage concluziunea că art. 44 din regulamentul de transport are putere de lege, se aplică tuturor contractelor de transport pe C. F. R. și deci ele nu pot fi dovedite decât prin act scris. Martori nu sunt admisibili decât conform art. 55 c. com. și 1197 c. civ.

* * *

Inalta Curte de casațiune a avut să se pronunțe în mai multe rânduri asupra acestei chestiuni și de cele mai multeori a admis să se facă proba contractului de transport față cu C. F. R., prin orice mijloc de probă, chiar prin martori, fără început de probă scrisă.

Decizii ale Inaltei curți în acest sens sunt: Cas. II, 1904, Buletin pag. 81; Cas. s. III, deciziunea No. 61 din 30 Ianuarie 1915; Cas. s. III, No. 440 din 11 Septembrie 1915. O singură decizie a Inaltei Curți de casație, s. II (Buletinul din 1899, pag. 81), prin considerentele sale, îmbrățișază adevăratele principii expuse mai sus, dar de fapt ajunge tot la o concluziune greșită, admitând să se facă proba contractului de transport față de C. F. R., cu simple recepise de adeverire pentru primirea mărfii în stațiune.

Toate deciziunile Inaltei Curți, citate mai sus, în afară de cea din urmă, caută să tranșeze chestiunea numai conform codului de comerț, și unele nici nu se preocupă de dispozițiunile regulamentului de transport și, din această cauză, provin și soluțiunile greșite cari s'au dat.

Iată modul cum argumentează Casația în deciziunea No. 61 din 1914:

«Considerând că contractul de transport, fiind un contract consensual și real, el se încheie prin faptul predării obiectului de transport în paza cărașului; că, dacă scrisoarea de trăsură ce are a da expeditorul cărașului servă în adevăr spre constatarea și dovedirea contractului de transport, dar din termenii art. 414 și următorii din codul de comerț, rezultă că, pentru existența și validitatea acestui contract, nu numai că nu este necesar facerea și darea unei scrisori de cărat, dar chiar că el se poate face și încheia fără existența vreunei scrisori de cărat; că, dar, acest contract se poate dovedi prin orice mijloc de probațiune admis de codul comercial.

«Având în vedere că, astfel fiind, și din moment ce în speță instanța de fond constată și stabilește din adeveririle de primirea produselor eliberate de Direcțiunea generală, că

mărfa a fost predată și primită de către administrația Căilor ferate, nrmează că această direcție trebuie să răspundă de nepredarea cantității permise».

Teoria Inaltei Curți, nu o împărtășesc.

Deciziunea No. 61 din 1914 s. III, cuprinde, în parte, principii adevărate de drept, ca bunăoară acela că, în conformitate cu art. 414 și următorii din codul de comerț, contractul de transport se poate dovedi prin orice mijloc de probațiune. Eroarea Inaltei Curți constă tocmă în faptul că nu aceasta eră chestiunea dedusă în judecata sa. În adevăr, prin motivul de casare, Direcțiunea C. F. R., nu numai după codul de comerț, dar pe baza regulamentului de transport, conform art. 44.

Inalta Curte, în deciziunea sa, nu se ocupă deloc despre regulamentul de transport, astfel că adevărata chestiune dedusă în judecata sa, a rămas în realitate nerezolvată.

Se poate ca o instanță judecătorească să înlăture sau să nu aplice un articol dintr'un regulament, sub motiv că este în contradicțiune cu legea, sau pentru un alt motiy, dar trebuie să spună pentru ce a înlăturat regulamentul.

Această omisiune nu s'a mai strecurat în deciziunea Cas. s. III, No. 440 din 1915, prin care s'a menținut jurisprudența, deoarece, de data aceasta, s'a motivat și asupra prevederilor regulamentului de transport pe C. F. R.

Iată considerentele Casațiunei în această privință:

«Scrisoarea de trăsură, cu sigiliul gărei de expedițiune cerută de regulamentul de transport, nu este un element cerut pentru solemnitatea contractului de transport, ci un simplu element de probațiune, care, în materie de contracte consensuale de natură comercială, poate fi înlocuită prin orice dovadă și deci și prin martori».

Și în Italia s'a pus chestiunea dacă prin cererea scrisorii de trăsură, contractul de transport n'a devenit solemn și sunt autori cari susțin afirmativa.

Însă, majoritatea autorilor susțin și cu drept cuvânt, că prin scrisoarea de trăsură se cere numai o probă scrisă, *ad probationem* iar nu *ab solemnitate*.

Casația română îmbrățișază această opinie, ca și întreaga jurisprudență străină.

Dar dacă scrisoarea de trăsură, înscrisul, se cere ca un element de probațiune, cum spune textual Casația, aceasta nu însemnează că este justă consecința ce trage, că scrisoarea de cărat poate fi înlocuită prin orice altă probă, deci și prin martori.

La aceasta se opune formal art. 55 c. com., care spune că, atunci când în materie comercială se cere proba prin scris, martorii nu sunt admisibili, decât în aceleași cazuri când ea este permisă de codul civil.

Or, însăși casațiunea recunoscând că regulamentul de transport, prin art. 44, cere, pentru probațiunea

contractului de transport față cu C. F. R., scrisoarea de cărat, deci probă scrisă, și această dispozițiune, precum am arătat, fiind conformă și chiar bazată pe art. 414 și 417 c. com., singura consecință juridică, care se poate trage fără a se violă art. 55 c. com., este că proba cu martori nu este admisibilă fără un început de probă scrisă.

Precum se vede însă, Inalta Curte este în plină evoluțiune, astfel că am tot dreptul să sper că în curând își va schimba jurisprudența, conformând-o stărei de azi a legislațiunii noastre.

Aceasta cu atât mai mult, cu cât, Casația s. II, în anul 1899, prin deciziunea publicată în Buletin, la pag. 878, a discutat chestiunea mult mai pe larg decât ultimele decizii, și deși nu a adoptat în întregime și cu o aplicațiune generală tema ce susțin, totuș a considerat-o aplicabilă în anumite cazuri.

În adevăr, în acea deciziune, după ce, pe baza art. 414, 417 și urm. c. com., Casațiunea stabilește principiul că, în materie de transport, părțile pot face proba contractului după regulile dreptului comun în materie comercială, Inalta Curte examinează situațiunea și în raport cu regulamentul de transport pe C. F. R.

După mai multe considerente, în cari analizează art. 44 din regulamentul de transport, ajunge la concluziunea, pe care o reproduc textual:

«Că scrisoarea de trăsură formându-se numai pentru mărfuri, încărcate în vagon, numai în acest caz se poate dovedi remiterea mărfii și deci încheierea contractului de transport, prin aplicarea stampilei pe scrisoarea de trăsură; în cazul, însă, când, din cauza lipsei de vagoane, marfa se depozitează în gară, tot regulamentul de exploatare prescrie că angajatul primitor să dea o adeverire de primirea mărfii remisă spre transportare și printr'această dovadă fiind stabilită remiterea mărfii, din acel moment contractul de transport trebuie considerat ca încheiat».

Casațiunea distinge deci două cazuri: 1^o când se depune marfa în vagon, atunci se formează scrisori de cărat, și contractul trebuie dovedit cu ele; 2^o când nu se depune marfa în vagon, atunci nu se formează scrisori de cărat, și contractul de transport poate fi dovedit prin orice probă scrisă, care să constate remiterea mărfii.

Curtea de casațiune, cu drept cuvânt consideră contractul de transport, ca fiind un contract real pentru încheierea căruia este necesară predarea obiectului.

Greșește însă atunci când face distincțiunea de mai sus, căci la toate transporturile de mărfuri pe C. F. R., fie de mare, fie de mică viteză, se cer scrisori de cărat.

O singură distincțiune se poate face în materie de transport, între mărfuri, bagaje și persoane, căci la fiecare din aceste categorii se cere o probă specială pentru dovedirea contractului de transport: la mărfuri, scrisori de cărat; la bagaje, recepise; la persoane; bilete de călătorie.

În practica de toate zilele, acestea sunt așa de cunoscut, încât este inutil să mai stăruiesc; dealtfel, regulamentul de transport, art. 32 și urm. și 44, sunt formale, așa că eroarea Casației este evidentă.

Neținând seamă de ceea ce este eronat în deciziunea Casației din 1899, rămâne ca bună concluziunea că, față cu C. F. R., contractul de transport se dovedește prin scrisoare de cărat pe care s'a aplicat stampila stațiunii de expedițiune.

Aceasta, precum am arătat, este și teoria cea bună și regret că din cauza unei distincțiuni, greșit Inalta Curte nu a adoptat-o formal și în întregime.

Dealtfel, pentru a-și sprijini distincțiunea, Curtea de casație, fidelă principiului că, conform regulamentului C. F. R., se cere proba scrisă pentru a dovedi contractul de transport, afirmă că acesta se poate dovedi și cu adeveririle de primire, cari se eliberează pentru depozitarea în gară a mărfurilor, atunci când este lipsă de vagoane.

Raționamentul Casației este simplu, contractul de transport fiind un contract real, adeveririle liberându-se după predarea mărfii, ele constituiesc o probă scrisă a contractului de transport.

Uită însă Inalta Curte, că mai sunt și alte contracte reale în afară de cel de transport, în special uită că există contractul de depozit.

Deasemenea, uită că Direcțiunea C. F. R., are dreptul să încheie orișicefel de contracte.

Precum poate încheia contracte de transport, tot astfel poate face contracte de depozit.

Și transportul și depozitul fiind contracte reale, numai din depunerea mărfurilor în stațiune, nu se poate deduce numai decît încheierea unui contract de transport.

Trebuie deci să se examineze, odată depunerea făcută, dacă părțile au încheiat un contract de transport sau unul de depozit.

În aceste împrejurări, Casația greșește deducând din simpla depunere încheierea implicită și necesară a contractului de transport. Și eroarea este cu atât mai inexplicabilă, cu cât însă Inalta Curte constată că, prin aceste adeveriri, se confirmă numai depozitarea mărfurilor în gări, pentru lipsă de vagoane.

Or, aceasta face să se întrevadă un depozit, iar nu un contract de transport.

Examinând însă chestiunea în fapt și în drept, eroarea Inaltei Curți este tot așa de evidentă ca și cea dintâi.

În adevăr, una din caracteristicile contractului de transport este că transportul trebuie efectuat într'un anumit timp dela data încheierii lui (art. 415, 422 c. com., art. 82 reg. de transp.).

Faptul are o mare importanță, căci dacă se întârzie transportul, atunci cărașul plătește daune (art. 428 c. com.), iar dacă întârzierea a durat 30 zile, marfa se

consideră perdută și căraușul plătește întreaga valoare art. 430 c. com., art. 63 reg. transp.).

Consecințe acestor răspunderi, C. F. R., nu încheie contracte de transport decât atunci când au vagoane și numai după ce s'a urcat marfa în vagon.

În aceste condițiuni, ar urmă că, atunci când nu sînt vagoane, nu numai să se refuze încheierea contractelor de transport, dar cei ce au adus mărfuri la stațiuni să fie siliți să plece cu ele înapoi acasă, să le depoziteze alt undeva în afară de stațiune.

Ușor se înțelege ce rea ar fi o asemenea măsură în practica de toate zilele și câte nemulțumiri ar produce.

Pentru a evita acest rău, C. F. R., au prevăzut în regulamentul de transport că atunci când, din lipsă de vagoane, nu se poate încheia contractul de transport, să se primească mărfurile în magazine, sau în stațiuni sub șoproane, sau uneori sub cerul liber, emițându-se celor în drept adevăriri de depunere, cari să dovedească depozitarea mărfurilor, deci un contract de depozit.

Acestea sînt prevăzute în art. 45 din regulamentul de transport, din care reproduc părțile esențiale:

§ 45. «*Depunerea provizorie a mărfurilor în gări.* — Calea ferată nu este obligată să încheie contractul pentru mărfurile a căror transportare nu se poate face imediat.

«Ea este însă ținută să ia deocamdată în păstrare, întrucât are loc disponibil, mărfurile care se aduc în gară și a căror expediare nu poate avea loc imediat. Această luare în păstrare se face sub rezervă ca primirea pentru expediare să se facă numai atunci când expediarea va fi posibilă».

Iată deci cum este clar că adevărurile de depunere, despre care Casația spune că dovedesc contractul de transport, dovedesc tocmai contrariul, că nu s'a putut încheia contractul de transport, că s'a încheiat unul de depozit, ale cărui condițiuni sînt cuprinse în patru articole tipărite pe dosul adevărurilor.

Dealtfel, după teoria Casației, considerându-se contractul de transport încheiat din momentul adevărului de depunere, am ajunge la acest paradox, că ar începe să curgă termenul de transport din chiar momentul în care C. F. R. mărturisesc că n'au vagoane, și că deci nu pot încheia contracte de transport.

Ușor se înțelege câte daune pentru întârzieri și perderi ar avea de plătit cu acest sistem C. F. R.

Casația, în 1899, primea principiul adevărat, că proba contractului de transport față de C. F. R. trebuie făcută în scris, printr'o scrisoare de cărat stampilată de stațiunea de expediare, dar printr'o distincțiune greșită primea ca bună probarea aceluiaș contract cu adevăriri de depunere.

Relativ la aceste adevăriri sper că am stabilit în mod indubitabil că nu pot fi considerate ca acte cari probează contractul de transport.

Prin deciziunile ulterioare din 1914 și 1915, Casația, s. III a abandonat partea bună din deciziunea din

1899, dar a continuat să considere că adevărurile de depunere probează încheierea contractului de transport.

Pe când însă în 1899, Casația a motivat deciziunea sa în conformitate cu regulamentul de transport al C. F. R., dar l-a aplicat și interpretat greșit, acum în 1914 și 1915, deciziunile Inaltei Curți, sau nu se ocupă deloc de regulamentul de transport, sau nu ține seamă de el, pentru un motiv străin de chestiune, anume că contractul de transport nu este solemn.

Sper că la prima ocaziune, Inalta Curte se va convinge că caracteristica contractului de transport de a fi real, nu se opune ca să se aplice art. 44 din regulamentul de transport pe C. F. R. și, conform lui, își va schimba jurisprudența, cerând ca, față cu C. F. R., contractul de transport să fie dovedit prin scrisori de cărat, purtând stampila stațiunii de expediare, sau prin orice alt act scris, care ar constată că s'a convenit asupra unui contract de transport, precum și că s'au produs cele două fapte cari trebuie neapărat să însoțească încheierea lui: 1^o liberarea unei scrisori de cărat; și 2^o aplicarea stampilei stațiunii de expediare pe acea scrisoare.

VASILE TONCESCU
Avocat.

JURISPRUDENȚA ROMÂNĂ

INALTA CURTE DE CASAȚIUNE ȘI JUSTIȚIE
SECȚIUNI-UNITE

Audiența dela 26 Noembrie 1915

Președinta d-lui G. N. Bagdat, prim-președinte

Ministerul de finanțe cu Firma Clayton Schuttleworth

DARE ÎN PLATĂ. — CESIUNE DE LUCRURI MOBILIARE. — VÂNZARE. — ART. 1307 C. CIV. — ART. 23 ALIN. 5 ȘI ART. 46 ALIN. 3 L. TIMBR.

Cesiunea de lucruri mobiliare, ce un debitor face creditorului său, drept plata unei datorii, este o adevărată transmisiune de proprietate care, din punctul de vedere al legii timbrului, nu are nici o deosebire de vânzările propriu zise și, în așa caz, actul care constată o asemenea vânzare de bunuri mobiliare, fiind legalizat de tribunal, face exigibile drepturile fiscoșului, potrivit art. 23 alin. 5 și art. 47 alin. 3 din legea timbrului.

No. 14. — Casată, în urma recursului făcut de Ministerul de finanțe, sentința tribunalului Prahova, secțiunea III, cu No. 43 din 1915, în proces cu Firma Clayton Schuttleworth Ltd, recurs trimis în judecata secțiunilor-unite, prin deciziunea secțiunii III, No. 424 din 1915, pe temeiul art. 55 din legea Curții de casație.

S'au ascultat: d-l avocat C. Marinescu, pentru recurent, în desvoltarea motivelor de casare; d-l avocat C. Hagi-Theodoraky, pentru intimat, în combateri; d-l procuror general Sc. Popescu, în concluziuni, pentru casare.

Curtea, deliberând,

Asupra motivului de casare invocat:

«Greșita interpretare și violare a art. 1294 și 1295 c. civ., art. 23 alin. 5 și art. 47 alin. 1 din legea timbrului dela 1906 și exces de putere.

«Gh. Andreescu, debitor al unei sume de bani către casa Clayton Schuttleworth, pentru executarea plății și în virtutea unui act autentificat de tribunalul Ilfov, i-a remis niște unelte și mașini agricole, anume prevăzute în actul menționat, care act a fost făcut pe timbru insuficient și cu taxe de înregistrare neachitate. Tribunalul de Prahova, secț. III, judecând ca instanța de trimitere, a dispensat pe părți de orice taxe — amenda fiind impusă judecătorului și grefierului care primise actul — pe motiv că acei nu eră vorba de o vânzare, de oarece actul în discuțiune nu constată altceva decât că, pentru stingerea restului de preț rămas neplătit și rezultând din vânzarea anterioară de mașini și unelte agricole, părțile au convenit, una să primească acele unelte în plată, iar cealaltă să i le remită în stingerea datoriei, așa că prin actul nou s'a stins ceea ce se creia de părți prin actul de vânzare. Apoi, acei fiind vorba de o dare în plată, neprevăzută de legea timbrului, bine a făcut judecătorul care a autentificat actul, că s'a mulțumit numai cu timbrul de 10 bani, care a fost plătit de părți, de oarece actul în chestiune nu putea fi privit decât ca o chitanță de descărcare.

«Instanța de fond nu a voit a ține socoteală că darea în plată este o vânzare care, mai ales față de legea timbrului, nu se diferențiază deloc de celelalte vânzări. În adevăr, la darea *in solutum* se găsesse întrunite toate elementele unei vânzări, elemente pe cari le constată însăși instanța de apel.

«Titlul actului juridic și faptul că el servește a stinge oarece obligațiuni create printr'un alt act, nu poate influența întru nimic fondul, care rămâne ceea ce este, adică o vânzare. Fiind vânzare, vânzările de mobile sunt prevăzute de legea timbrului, care le pretinde taxa de înregistrare și timbru fix, atunci când ele sunt constatate printr'un înscris legalizat, cum este în speță. Tribunalul de Prahova, secț. III, dând la o parte considerațiunile de drept mai sus enunțate, a interpretat greșit și a violat art. 1294 și 1295 c. civ., art. 23 alin. 5 și art. 47 alin. 1 din legea timbrului dela 1906 și a dat o hotărâre viciată de exces de putere».

Având în vedere sentința adusă în recurs, din care se constată că firma Clayton Schuttleworth, vânzând niște mașini agricole lui Gr. Andreescu, acesta a emis în ordinul firmei mai multe cambii pentru plata prețului acelor mașini; că, Andreescu, achitând o parte din cambii, s'a văzut în urmă în neputință de a mai continua întreprinderea pentru care cumpărase acele mașini agricole și fiind și chemat în judecată pentru plata unei cambii ajunsă la scadență, a convenit cu firma vânzătoare ca să-i restituie mașinile cumpărate în plata restului din preț datorit, în sumă de 11.918 lei, și, în acest scop, a format actul autentificat de tribunalul Ilfov, secția de notariat la No. 1280 din 1911; că, acest act a fost considerat de către inspectorul financiar V. Săvescu ca un act de vânzare de lucruri mobile, care nefiind scris pe timbru de zece lei, cum cere art. 23 din legea timbrului, și fiind autentificat fără a se fi plătit taxa de înregistrare de 3 %, conform art. 47 din aceeași lege, numitul inspector a

încheiat procesul-verbal de contravenție, cu data 15 Iunie 1913, proces-versal care a fost aprobat de Ministerul de finanțe; că, firma Clayton Schuttleworth, atacând cu apel acest proces-verbal, pe motiv că actul ce a încheiat cu Gr. Andreescu nu constată o vânzare de lucruri mobile, ci o dare în plată, care nu e supusă la taxe de înregistrare, tribunalul Ilfov, secția III, prin sentința cu No. 139 din 1914, a admis apelul și a anulat procesul-verbal de contravenție; că, Ministerul de finanțe făcând recurs în contra menționatei sentințe, această Inaltă Curte, secția III, prin decizia No. 279 din 1914, a casat sentința tribunalului și a trimes afacerea înaintea tribunalului Prahova, secția III, care, prin sentința cu No. 34 din 1915, a anulat, ca și tribunalul Ilfov, procesul-verbal de contravenție; că, Ministerul de finanțe făcând recurs și contra acestei din urmă sentințe, a invocat același motiv pe care-l invocase contra sentinței tribunalului Ilfov și din această cauză recursul a fost trimis, pe temeiul art. 65 din legea Curții de casație, prin deciziunea secțiunii a III cu No. 424 din 1915, în cercetarea secțiunilor-unite ale acestei Curți;

Considerând că, chestiunea care a fost dedusă în judecata instanțelor de fond și care formează și obiectul motivului de casare, este aceea de a se ști dacă actul intervenit între părți care constată operațiunea dărei în plată a unor lucruri mobile, este sau nu un act de vânzare a unor asemenea lucruri supus prin urmare la timbru fix și taxa de înregistrare, conform legii timbrului;

Considerând că, darea unui lucru în plată are de obiect, în primul rând, transmisiunea proprietății lucrului către creditorul cărui se datorește o sumă de bani, iar ca accesoriu liberațiunea debitorului de plata datoriei, liberațiune care nu este altceva decât prețul transmisiunii lucrului, adică al vânzării lui;

Că, însuș legiuitorul, prin art. 1307 c. civ., consideră darea în plată drept vânzare, căci enumerând cazurile când vânzările se pot face între soți, dispune că vânzarea se poate face, în caz de separațiune de patrimonii, când unul din soți dă celuilalt drept plata unei datorii, o avere a sa;

Că, prin urmare, cesiunea de bunuri mobiliare ce un debitor face creditorului său drept plata unei datorii este o adevărată transmisiune de proprietate care, din punctul de vedere al legii timbrului, nu are nici o deosebire de vânzările propriu zise și, în așa caz, actul care constată o asemenea vânzare de bunuri mobiliare fiind legalizat de tribunal, face exigibile drepturile fiscoi, potrivit art. 23 alin. V și art. 47 alin. III din legea timbrului;

Că, așa fiind, rău tribunalul a admis apelul părții intimat și a apărât-o de plata taxelor prevăzute de menționatele texte din legea timbrului, socotind că

transmisiunea unor lucruri mobile date în plată nu constituie o vânzare;

Că, judecând astfel, tribunalul a violat și interpretat greșit art. 1294 și 1293 c. civ. și art. 23 alin. V și 47 alin. III din legea timbrului;

Văzând și dispozițiunile art. 65 din legea Curții de casație.

Pentru aceste motive, casează.

JUDECĂTORIA RURALĂ OCOLUL OLOGI

Județul Teleorman

Audiența dela 16 Februarie 1916

Judecător, Stancu Popescu

Erom (Ion) Stancu Dumitru Nedeleu și alții cu Radu Țăpuș

PRESCRIPTIUNE.—ACȚIUNE ÎN REVENDICARE.—STINGEREA DREPTULUI.—ART. 1890 C. CIV.

Stingerea dreptului de a revendică ca erezi un imobil stăpânit de peste 30 de ani de un posesor oarecare, este simultan și concomitent cu dreptul achizitiv de proprietate al acestuia, bazat pe prescripțiunea de lungă durată, constituind o excepțiune de nefundarea acțiunii, ce poate fi opusă reclamanților de pârât, și un titlu achizitiv de proprietate pentru acesta.

Judecata,

Asupra acțiunii civile de față:

Având în vedere susținerile părților, actele prezentate și lucrările din dosar.

Considerând că, prin acțiunea de față, reclamanții, în calitate de fii ai lui Stancu Dumitru Nedeleu, revendică un teren, loc de casă, cu care tatăl acestuia — Dumitru Nedeleu — a fost împroprietărit la 1864 în comuna Voivoda.

Considerând că, deși reclamanții cu actele prezentate și-au dovedit calitatea de fii legitimi ai defunctului Stancu Dumitru Nedeleu și deci vocațiunea lor la succesiunea acestuia, dobândită prin transmisiune dela defunctul Drmitru Nedeleu, și cu toate că, prin jurnalul dela 2 Februarie 1916, se stabilește că pârâtul nu a contestat identitatea și deținerea terenului revendicat, totuș prin acelaș jurnal a invocat în favoarea sa prescripțiunea de 30 de ani, cerând a proba cu martori că a stăpânit acest imobil mai bine de 40 de ani;

Având în vedere că, fiindu-i admisă proba testimonială, se constată din depozițiile martorilor Anghelache Popescu, Manea Beî și Gheorghe Ancu Cătrună, andiați astăzi sub prestare de jurământ, că pârâtul a stăpânit terenul din proces timp de 40—45 de ani, continuu și exclusiv, fără a fi turburat de cineva, construindu-și chiar o casă pe el — după indicațiunile socrului său — și că deci are câștigată în favoarea sa prescripția de 30 de ani;

Considerând că, după dispozițiile art. 645 și 1837 din codul civil, prescripțiunea este un mijloc de a dobândi proprietatea, când ea s'a exercitat sub durată și în condițiunile arătate de lege, iar după art. 1890 și 700 c. civ., toate acțiunile reale și personale, cum și facultatea de a accepta sau a se lepăda de o succesiune se prescriu după 30 de ani; că, prin urmare, în speța de față, stingerea dreptului de a revendică ca erezi un imobil stăpânit 30 de ani de un posesor oarecare, este simultan și concomitent cu dreptul achizitiv de proprietate al acestuia, bazat pe prescripția de lungă durată, constituind pentru reclamanți excepțiunea de nefundarea acțiunii, iar pentru pârât un titlu achizitiv de proprietate, preferit de legiuitor titlului de succesori, din înaltul principiu de ordine socială, ca proprietatea bunurilor să nu rămâe îndefinit lăsată în incertitudine.

Că, prin urmare, dreptul reclamanților, fiind stins tocmai în momentul când se naște prin prescripție titlul de proprietate al pârâtului asupra terenului din proces, acțiunea de față se găsește nefundată și urmează a se respinge.

Pentru aceste motive, respinge ca nefundată acțiunea.

Judecător, Stancu Popescu.

CRONICA JUDICIARĂ

Situația copiilor născuți în urma violurilor și atentatelor la pudoare, comise în ținuturile ocupate de Germani.

Chestiunea de a se ști, care va fi situația copiilor născuți în urma violurilor și atentatelor la pudoare, la care armatele germane s'au dedat în teritoriile invadate, a dat loc, mai ales în Franța, la importante discuțiuni, al căror prim rezultat a fost instituirea unei comisii, sub prezidenția actualului ministru de stat Leon Bourgeois, și dependență de ministerul de interne.

Pentru prima oară această chestiune a fost adusă în discuțiune, în primele luni ale actualului război, și forma sub care ea a fost discutată, a dat naștere la controverse și păreri, a căror importantă nu poate scăpa nimănui.

Tot în această împrejurare, ca fiind în strânsă legătură, s'au discutat și articolele codului penal referitoare la avort.

Știm că, îndeobște, avortul este pedepsit în toate legislațiile moderne, ca fiind o crimă, de care cel ce o comite, se face culpabil de cele mai drastice pedepse.

Or, date fiind împrejurările în care actualmente această chestiune se discută, avortul nu ar putea fi considerat ca posibil, nepedepsit de lege, el având rolul de a face să dispară urmele unor timpuri de vădită turburare sufletească, de oroare și ură împotriva celui nou născut?

În argumentarea pe care, în această împrejurare, cei ce susțineau o asemenea părere, o făceau, intrau desigur și multe, foarte multe chestiuni sentimentale.

Cum femeea siluită, batjocorită, va putea purta în pântecele ei, va da naștere și va crește, un copil a căruia origină va fi veșnic pentru ea amintirea unor timpuri de groază și durere, de nemângâiată suferință.

Astfel expus raționamentul, desfășurarea lui pare a înclina în favoarea celor ce l-au susținut. Nu însă cu acest spirit și în această mentalitate, măsurile legislative sau administrative trebuiesc luate întotdeauna, avându-se în vedere nu numai rostul individului, în parte, dar și acela al colectivității, al societății.

Inutil să insist în a combate o asemenea tendință. Nu-mi pot închipui ca în Franța, unde legiuitorul a avut întotdeauna în vedere, ca un prim scop și rezultat, armonia ce trebuie să existe între diferitele chestiuni la ordinea zilei și mersul evolutiv al societății, o asemenea atitudine să poată fi încurajată.

Legea asupra cercetării paternității și sforțările pe care le face legiuitorul francez pentru a ușura, pe cât mai mult posibil, chiar și situația atât de precară a incestului, sunt prea recente, pentru a se socoti până într'atâta cauzele cari au determinat pe legiuitorul francez la luarea unor astfel de măsuri.

Ce vină poate avea copilul zămislit sau născut, chiar în urma unor fapte atât de urâte și nesocotite, ca cele pe cari Germanii le-au comis în ținuturile ocupate de ei și care sunt expuse, în toată urâciunea și murdăria lor, în raportul comisiei instituite în Franța, sub direcțiunea d-lui Payot și publicat în *Monitorul oficial* al Republicii franceze.

Dacă asemenea vlăstare nu pot fi tolerate sau menținute, societatea, prin reprezentanții ei, are datoria de a le educa și forma, pentru ca timpurile viitoare să fie ferite de existența și tolerarea unor crime cari, prin însăș faptul tănuirii lor, ar însemna o urmă care va apăsa greu asupra conștiinței acelor cari, neimpiedecându-le la vreme, s'au făcut părtași unor asemenea greșeli.

Dealtminteri, însăș comisiunea formată în scopul de a creia o situație celor născuți de pe urma violurilor și atentatelor la pudoare, comise de Germani în teritoriile ocupate, a ajuns la concluzia și deci convingerea că sub nici o formă avortul nu poate fi un mijloc de rezolvare a chestiunii, toți copiii născuți sau concepuți în împrejurările de mai sus, având a fi crescuți de către asistența publică, care în acest scop își va creia o situațiune aparte.

Inimele caritabile ale Francezilor, cari până acum ne-au dat ocazia de a asista la atâtea fapte mărețe, ne vor da de sigur și această mângâiere, servind astfel ca exemplu, de a ajutură și înlesni prin obolurile lor, soarta și întreținerea unor asemenea copii.

Sufletul de mamă, atât de bine și frumos alcătuit, niciodată nu va putea fi atât de hain, încât din propria-i inițiativă să răpească atâtea vieți nevinovate, distrugând sau mănșind astfel una din cele mai nobile meniri ale speței omenești, aceea de a se reproduce.

Povestea copilei care, printre păpușile ei, avea și una de fabricație germană, este îndestul de cunoscută. Auzind zilnic în casă, despre grozăviile

și ororile comise de Germani, se hotărî, în fine, pentru a fi astfel pe placul părinților ei, de a o arunca într'o cameră îndestul de întunecoasă, pentru a nu i se mai putea vedea marca fabricii, și îndestul de îndepărtată, pentru a o putea vedea întotdeauna.

Ce se întâmplă însă? Intr'una din zile, cei din casă observă lipsa copilei. Și mergând cu cercetările până în spre locul îndepărtat al cemerei, prin ușa întredeschisă văd pe mica lor copilă cu păpușa în brațe, care, cu ochii plini de lacrimi, o sărută, strângând-o la piept.

Este povestea pe care, discutând aceeaș ohestiune, d-na Zette o arată cititorilor ziarului lui Gustave Thiery, *l'Oeuvre*, pentru a dovedi astfel că, chiar față de copiii născuți în împrejurările de mai sus, se vor găsi destule mame care, ca și copila de mai sus, vor căuta, deși ferindu-se de văzul celorlalți, să-și alinte și mângâie o ființă care le aparține și față de care vor găsi, în suflotele lor de mamă, destulă dragoste și tărie, pentru a nu se lăsa influențate de spusa și credința onora sau a altora.

Grigore Puricescu

BULETINUL PUBLICAȚIUNILOR JUDICIARE

Tribunalul județului Romanați, secția II

Ordonanță

— 26 Ianuarie 1916 —

Noi, președintele tribunalului Romanați, secția II;

Văzând cererea făcută cu prezenta de banca Corabia, din Corabia, de a se declara fără tărie în mâinile oricui s'ar găsi, cambia cu data 12 Ianuarie 1915, scadența 28 Aprilie 1915, semnată de B. D. Tănăsescu, ca debitor pentru 3.000 lei, în ordinul I. N. Niculescu, și de acesta transmisă prin gir petiționarei;

Văzând art. 358 c. com., după care posesorul unei cambii perdută sau sustrată, poate cere anularea ei;

Văzând că petiționara, prin reprezentantul său, declară că a perdut cambia a cărei anulare se cere;

Văzând că petiționara, cu actul de protest No. 665 din 1915, dresat de judecătorul ocolului Corabia, dovedește că citata cambie a fost în portofoliul său și că emitentul ei a recunoscut semnătura dintr'ansa, a obiectat însă că nu s'a înlesnit să o achite;

Că, în asemenea caz fiind, cererea petiționarei e fundată și urmează a se încuviința.

Pentru aceste motive,

Invităm pe orice persoană, în mâinile căreia se găsește cambia cu data 12 Ianuarie 1915, scadența 28 August 1915, semnată B. D. Tănăsescu, ca debitor pentru 3.000 lei, în ordinul I. N. Niculescu, și de acesta transmisă băncii Corabia, din Corabia, prin gir, ca în termen de 40 zile, socotite dela publicarea acestei ordonanțe, să o depună la grefa acestui tribunal, cunoscând că, în caz de neurmăre, se va declara fără tărie.

Această ordonanță se va afișa în sala acestui tribunal, în sala Bursei Craiova, în sala primăriei Corabia, și se va publica în *Monitorul județului Romanați*, în ziarul *Epoca* și *Dreptul*.

Președinte, **D. T. Alexiu.**

Secretar, *Dragomirescu.*